# Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 669 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2016

Naar aanleiding van de debatten met uw Kamer in het najaar van 2015 over de spoorbudgetten voor Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) heb ik[1] u toegezegd om u voor de zomer nader te informeren over de oplossingen voor de geconstateerde problematiek. Dat doe ik met deze brief. Kern van de zaak is dat de manier waarop ProRail onderhoud aan het spoor uitvoert, moet veranderen omdat de hoeveelheid werk toeneemt en de daartoe beschikbare tijd en middelen tekort schieten. Tegelijkertijd is er sprake van onderbesteding van spoorbudgetten.

In deze brief ga ik eerst in op het potentieel tekort van € 475 miljoen[2] voor BOV en de ontwikkelingen die vragen om een andere manier van het organiseren van het spooronderhoud door ProRail, vervoerders, verladers en aannemers. Met de maatregelen die voor die veranderingen nodig zijn, zal ook het potentieel tekort worden opgelost. Belangrijke maatregelen zijn bijvoorbeeld het verruimen van de beschikbare tijd voor werkzaamheden, met mogelijk hinder voor reizigers en verladers als gevolg, en het aanpassen van de gebruikvergoeding. Ik hanteer daarbij een gefaseerde aanpak om te komen tot een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor.

Daarna ga ik in op een aantal andere kwesties die gerelateerd zijn aan de budgetten voor BOV, zoals de meerjarenbegroting BOV, indexatie, risico's, onderbesteding, de verbeteraanpak financiële beheersing en de meerjarendoorkijk vervanging. De risico's kunnen er toe leiden dat het benodigde budget voor de BOV kan stijgen. De hiervoor reeds bestaande risicoreservering van € 400 miljoen is voldoende om de risico's tot en met 2021 af te

[1] Tijdens het algemeen overleg spoor van 3 december 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 654) en het gesprek daarover bij de algemene overleggen spoor van 17 februari en 19 mei jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 660).

[2] De in deze brief opgenomen bedragen zijn inclusief BTW, tenzij anders is aangegeven.

kst-29984-669
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

dekken. Een uitzondering daarop betreft het indexatierisico. Hiervoor tref ik een aanvullende reservering.

I. Visie en aanpak toekomstbestendig en efficiënt spooronderhoud

Het spoor is van essentieel belang voor de bereikbaarheid van Nederland. Spoorvervoer is duurzaam en kan met weinig ruimtebeslag massale vervoerstromen aan. Dankzij een landelijk en goed verbonden netwerk van stations houdt het spoor stedelijke gebieden bereikbaar. Het spoor draagt bij aan economische activiteit en is een factor in de ruimtelijke ordening van Nederland. Daarnaast ontsluit het spoor zee- en binnenhavens en is het een essentiële vestigingsplaatsfactor voor verladers. Goed beheer, onderhoud en vervanging van het spoor is essentieel om de doelstelling van de Lange Termijn Spooragenda[3] te realiseren. In de herijking van spoorprojecten is daarom de leidraad «behouden boven bouwen»[4] gehanteerd. Dit houdt in dat allereerst het beheer, onderhoud en de vervanging van het spoor op orde moet zijn, alvorens eventuele uitbreidingen van het netwerk doorgang kunnen vinden.

Potentieel tekort BOV-reeksen

Op 15 september 2015 bent u geïnformeerd over een potentieel tekort van € 475 miljoen dat zich in de periode vanaf 2018 tot en met 2028 kan voordoen op de BOV-reeksen en de 11 door PwC voorgestelde kostenbesparende maatregelen om dit potentieel tekort te verminderen[5]. Het potentieel tekort van € 475 miljoen is volgens PwC met name ontstaan als gevolg van twee factoren:
1) de geactualiseerde (lagere) vervoersprognoses uit 2013 voor de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding;
2) de indexatieverschillen die zijn ontstaan tot en met 2014.

Een potentieel tekort geeft aan dat er een verschil is tussen de in de toekomst benodigde onderhoudsbudgetten en de daarvoor beschikbare middelen in het Infrastructuurfonds, maar dat er nog voldoende tijd is om besparingsmaatregelen te nemen.

Het potentieel tekort komt neer op een bedrag van ca. € 40 miljoen (3%) per jaar op de jaarlijks beschikbare middelen voor BOV van € 1,2 miljard in het Infrastructuurfonds. In dit budget zijn de taakstellingen uit de Regeerakkoorden Rutte I en II verwerkt. Voor BOV gaat het om een structurele taakstelling vanaf 2015 waardoor er in de periode 2018–2028 jaarlijks effectief € 168 miljoen (12%) minder beschikbaar is voor BOV.

Ik constateer dat er hiermee grote druk op het BOV-budget staat. Gezien het grote belang van de spoorinfrastructuur wil ik daarom tijdig en proactief maatregelen nemen. ProRail heeft al diverse kostenreducerende maatregelen genomen om aan de taakstelling te voldoen. Het verzwaren van deze taakstelling met nog eens 3% per jaar (totaal € 475 miljoen tot en met 2028) zie ik niet als een begaanbare weg.

Op 26 november 2015[6] heb ik u tevens aangegeven dat het potentiële tekort van € 475 miljoen niet vaststaat, maar fluctueert. Fluctuaties zijn normaal bij een beschikbaar budget van € 13 miljard over een periode van 2018 tot en met 2028, bijvoorbeeld doordat indexatieverschillen

---

[3] Kamerstuk 29 984, nr. 474.
[4] Bijlage bij Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 598.
[5] Kamerstuk 29 984, nr. 621. Bijlage PwC Rapport «Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV spoor» van PwC van 9 september 2015.
[6] Kamerstuk 29 984, nr. 637

optreden. De indexatieverschillen die vanaf 2015 zijn opgetreden, moeten mijns inziens niet leiden tot een verzwaring van de eerder opgelegde taakstellingen of de opgave van de kostenbesparende maatregelen voor het potentieel tekort. Daarom hanteer ik het bedrag van € 475 miljoen als uitgangspunt voor de uitwerking van de kostenbesparende maatregelen. Ik ga verderop in deze brief in op hoe ik met de indexatieverschillen vanaf 2015 omga.

Noodzaak veranderingen bij het onderhoud

De commissie-Kuiken heeft in 2012 geconstateerd dat de ambities voor het gebruik van het spoor en het onderhoud van het spoor uit elkaar begonnen te lopen. Zij deed de aanbeveling om ProRail in staat te stellen en te stimuleren om onderhoud en vervanging zodanig in te richten dat de kwaliteit van het spoorwegnetwerk op de lange termijn kan worden gewaarborgd. Met de nieuwe beheerconcessie en de omschakeling naar prestatiegericht onderhoud (PGO)-contracten zijn hiertoe stappen gezet. Ik constateer echter dat er ontwikkelingen zijn waardoor de kwaliteit van het spoorwegnet op de lange termijn mogelijk onvoldoende gewaarborgd kan worden. Dat komt door meerdere oorzaken:

1) *Groeiende onderhoudsbehoefte*
Het aantal reizigers en het goederenvervoer nemen toe. Het spoorvervoer wordt frequenter (hoogfrequent spoor in de drukke delen van het land en ook op het regionaal spoor neemt de frequentie toe), terwijl in de infrastructuur een grote vervangingsopgave op stapel staat. Zo zullen in 2017 vervangingen tot meer buitendienststellingen leiden. In de periode tot 2028 gaat het daarnaast om het realiseren van uitgestelde vervangingen aan de infrastructuur, die onder andere veroorzaakt zijn door gebrek aan tijd voor het uitvoeren van vervangingen. Voorts zijn veel onderdelen van het huidige netwerk aangelegd in de jaren ’30 en ’50 van de vorige eeuw. In de periode na 2030 bereiken ze het einde van hun levensduur en moeten ze vervangen worden. Het betreft vooral spoorbruggen en de portalen die de bovenleidingen dragen. Dit is een ontwikkeling die niet alleen op het spoor speelt, maar ook bij andere vervoersvormen. Zo staat Rijkswaterstaat ook voor een vergelijkbare toename van BOV op het gebied van (vaar-)wegen.
2) *Beperkingen om onderhoud en vervangingen uit te voeren*
De taakstellingen van het Kabinet Rutte I zijn vanaf 2015 ook doorgevoerd op de beschikbare middelen voor onderhoud aan het spoor. Tegenover de groeiende onderhouds- en vervangingsopgave staan daardoor beperktere beschikbare middelen. Daarnaast zijn er ook niet-financiële oorzaken: terwijl de hoeveelheid uit te voeren werkzaamheden groeit, blijft de totale ruimte die bij de capaciteitsverdeling kan worden toegekend aan onderhoud en vervangingen gelijk. De toegekende tijd kan vervolgens maar ten dele effectief benut worden, omdat een groot deel nodig is voor het nemen van veiligheidsmaatregelen en het buitendienst nemen van het spoor. De werkzaamheden moeten hoofdzakelijk in een beperkt aantal uren in de nacht plaatsvinden om reizigers en verladers zo min mogelijk in de weg te zitten. De tijd voor het uitvoeren van onderhoud en vervangingen knelt daarom nu al. Dat is een van de oorzaken van de onderbesteding en het uitstellen van vervangingen bij ProRail. In de toekomst zal dit – gezien de geschetste ontwikkelingen – nog meer gaan knellen. Bovendien merken aannemers dat het moeilijk is personeel te vinden dat bereid is om bijna uitsluitend ’s nachts te werken en is ’s nachts werken duur.

Dit alles vraagt om een verandering van de wijze waarop het onderhoud georganiseerd wordt. Bij die keuzes spelen twee afwegingen een cruciale rol:

1) het belang van de reizigers en verladers om het spoor nu te kunnen gebruiken;
2) het belang van het in stand houden van het spoor voor de toekomst.

Gefaseerde aanpak toekomstbestendig en efficiënt onderhoud

De noodzakelijke veranderingen van het onderhoud en de besparingsmaatregelen van PwC versterken elkaar en moeten leiden tot een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor. Ik besef goed dat dit ingrijpend kan zijn voor reizigers, verladers en de spoorsector. De invoering vraagt extra inzet en een andere werkwijze van zowel ProRail als andere betrokken partijen. Ik wil de veranderingen daarom in nauwe samenwerking met belanghebbenden vormgeven.

Tegelijkertijd wil ik voorkomen dat er onomkeerbare stappen worden gezet, die achteraf niet nodig blijken te zijn. Ik zal daarom werken met een gefaseerde aanpak. Dit sluit aan bij het advies uit het PwC-rapport. De fasering bestaat uit de volgende stappen:

1) *Start met implementatie «no regret» maatregelen*
   Met het oog op de beperkte beschikbaarheid van middelen moet ProRail verder streven naar het doelmatiger besteden ervan. Naast de al ingezette overgang naar PGO-contracten[7] kan verbetering worden gevonden in het meer Life Cycle Cost-optimaal werken en het verlagen van de inkoopprijzen van materiaal. Dit laatste kan door een beter functionerende markt te creëren (het stimuleren van het toetreden van nieuwe leveranciers op de markt). ProRail is reeds begonnen met de implementatie van deze maatregelen. Ook is verdere standaardisatie van het onderhoud noodzakelijk.
   Naast de doelmatige en efficiëntere besteding, moet ProRail de middelen die zij ontvangt tijdig besteden. Onderbesteding moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Hiervoor is een betere planning en uitvoering van de productie vereist. Dit geeft tevens meer duidelijkheid aan de aannemers en leveranciers zodat ook zij beter in staat zijn hun middelen optimaal in te zetten.
2) *Uitwerken van essentiële maatregelen*
   Er wordt een aantal maatregelen uitgewerkt die essentieel zijn om aan de toekomstige onderhouds- en vervangingsopgave te kunnen voldoen en die een relatief groot besparingspotentieel opleveren. Het gaat om de volgende maatregelen.
   a. Het verruimen van de mogelijkheden voor uitvoering van onderhoud en vervangingen
      Het verruimen van de tijd voor onderhoud is noodzakelijk om het benodigde werk daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. In een jaar tijd zullen meer werkzaamheden kunnen worden gerealiseerd dan nu het geval is. Daarmee wordt dus tevens een positief effect bereikt op het wegwerken van de onderbesteding bij ProRail. De tijd voor onderhoud en vervangingen kan worden verruimd door deze bijvoorbeeld meer overdag uit te voeren, projecten in een langere treinvrije periode te laten uitvoeren, treinvrije periodes over een langere periode van het jaar te laten plaatsvinden, het onderhoudsrooster in de nacht te verlengen, etc. Het optimaliseren tussen onderhoudskosten, hinder voor belanghebbenden en de omvang van de onderhoudsperiode wordt ook door RWS de laatste jaren al gedaan. Daarnaast zal gekeken worden naar maatregelen die de benodigde tijd verkorten voor het buitendienst nemen van het baanvak en het invoeren van veiligheidsmaatregelen zodat de reeds bestaande onderhoudsuren effectiever benut kunnen

[7] Ik zal uw Kamer hier separaat over informeren.

worden. Enkele mogelijkheden daartoe zijn in het kader van de verbeteraanpak Verstoringen in beeld gebracht.[8]
Deze maatregelen worden door mijn ministerie samen met belanghebbenden verder vormgegeven. ProRail zal dit proces vanuit haar rol als infrabeheerder actief ondersteunen. Bij dit proces maak ik gebruik van de nadere uitwerking van de maatregelen door ProRail en van de ervaringen die RWS de afgelopen jaren heeft opgedaan bij het optimaliseren tussen kosten, hinder en de omvang van de onderhoudsperiode (verruimen van werkvensters). Van belang is dat de effecten op alle belanghebbenden goed in beeld zijn zodat ze bij de besluitvorming kunnen worden meegenomen. De maatregelen kunnen een effect hebben op de reiziger doordat bijvoorbeeld vaker vervangend vervoer noodzakelijk is. Maatregelen moeten dan ook zo vorm gegeven zijn, dat er zo min mogelijk verstoring optreedt en wanneer dat niet mogelijk is dat reizigers en verladers tijdig in staat zijn om alternatieve oplossingen of routes te kiezen. Goede informatievoorziening is daarvoor een vereiste. Bij de werkzaamheden in het kader van Doorstroom Station Utrecht heeft dit bijvoorbeeld goed gewerkt.

b. Aanpassen van de gebruiksvergoeding
In principe geldt dat hogere onderhoudskosten doorberekend moeten worden aan gebruikers. Om aan een taakstelling te voldoen of een potentieel tekort te verminderen, moet ProRail kosten besparen. Deze kostenbesparing leidt als gevolg van de gehanteerde systematiek automatisch tot een lagere gebruiksvergoeding. Daardoor dalen echter ook de inkomsten van ProRail en is er per saldo weer minder geld beschikbaar voor onderhoud (Bron: PwC rapport). Om dit op te lossen heb ik de keuze om extra besparingsmaatregelen te nemen, of ik kan de gebruiksvergoedingssystematiek zodanig aanpassen dat in het geval dat er bij ProRail besparingen worden doorgevoerd de opbrengst uit de gebruiksvergoeding in absolute zin gelijk blijft. Om grote negatieve operationele gevolgen voor de spoorvervoerders als gevolg van extra besparingsmaatregelen te voorkomen, kies ik voor het laatste. Ik ben daarom voornemens om dit punt mee te nemen bij de aanpassing van de gebruiksvergoeding die reeds in voorbereiding is. Deze aanpassing kan met ingang van het dienstregelingjaar 2019 worden ingevoerd.[9]

c. Verminderen van de netwerkcomplexiteit:
De onderhoudsbehoefte van het spoor kan worden verminderd door het reduceren van de complexiteit van het netwerk door *bijvoorbeeld* het aantal wissels te verminderen die niet of weinig gebruikt worden. Het aantal wissels moet immers passen bij het aantal dat noodzakelijk is vanuit de dienstregeling, de bijsturing en overige processen. Het verminderen van de netwerkcomplexiteit kent zowel voor- als nadelen. Alvorens hierover te besluiten, heb ik ProRail gevraagd om eerst de opgedane ervaringen met het verminderen van de netwerkcomplexiteit in overleg met vervoerders te evalueren. Op basis daarvan kan met belanghebbenden besproken worden wat de beste koers is om te varen en kunnen ook financiële afwegingen worden gemaakt (meer wissels handhaven kost geld).

[8] U wordt hier op korte termijn separaat per brief over geïnformeerd.
[9] U wordt hier op korte termijn separaat per brief over geïnformeerd.

Vervolg

Ik zal u eind van dit jaar informeren over de voortgang van de hiervoor genoemde aanpak. Om aan te sluiten op de begrotingsvoorbereiding 2018 zal ik voor het einde van dit jaar een beslissing nemen over het invoeren van maatregelen voor het verruimen van de tijd voor het uitvoeren van werkzaamheden. De maatregelen waartoe ik besluit, worden in 2017 ingevoerd zodat de besparingen zo snel mogelijk kunnen worden gerealiseerd en de onderhoudsproductie zo snel mogelijk kan worden verhoogd.

In de periode tot 2021 wil ik bezien wat de effecten van de maatregelen zijn op het onderhoud, wat de gerealiseerde besparing en productie is ten opzichte van het potentieel tekort van € 475 miljoen en hoe deze zich verhouden tot de bredere ontwikkelingen in de spoorsector. Mijn uitgangspunt is dat deze aanpak op termijn een totale besparing van € 475 miljoen oplevert. Ik verwacht dat dit op een verantwoorde wijze mogelijk is. In 2021 zal bekeken worden of aanvullende maatregelen nodig zijn zoals bijvoorbeeld één of meerdere van de overige van de 11 door PwC genoemde besparingsmaatregelen.

II. Overige financiële kwesties gerelateerd aan BOV-budgetten

Meerjarenbegroting ProRail

Zoals hiervoor gesteld is fluctueert het potentieel tekort. Tevens is de toekomstige financieringsbehoefte deels onzeker doordat de beheersmaatregelen om het potentiële tekort, de risico's en de onderbesteding aan te pakken elkaar wederzijds in positieve en negatieve zin kunnen beïnvloeden.

Het resultaat hiervan wordt pas in de komende jaren duidelijk. Daarom wil ik in de tussentijd werken met een «meerjarenbegroting BOV» tot en met 2021. Voor deze periode breng ik de beschikbare middelen in de begroting in evenwicht met de benodigde middelen. Dit wordt verwerkt in de begroting van 2017. Voor het aflopen van deze periode laat ik de reeksen van ProRail tijdig opnieuw doorlichten waarna zal worden bezien welke eventuele acties ten aanzien van beschikbare en/of benodigde middelen nodig zijn.

Indexatie

Zoals PwC heeft aangegeven vormt de indexering een risico. De beschikbare middelen BOV in het Infrastructuurfonds worden jaarlijks geïndexeerd met de Index Bruto OverheidsInvesteringen (IBOI)[10]. ProRail indexeert haar verwachte uitgaven jaarlijks met een percentage dat afhankelijk is van de indexatie-afspraken met de aannemers, van de CAO-uitkomsten en diverse andere indices gebaseerd op ontwikkeling van materiaalprijzen. Als gevolg van deze verschillen in de wijze van indexatie ontstaat er een verschil tussen de beschikbare middelen en benodigde BOV-budgetten. PwC constateerde dat de indices die gehanteerd worden in de spoormarkt en de PGO-contracten over de afgelopen 15 jaar gemiddeld hoger lagen dan de IBOI. Als deze ontwikkeling zich voortzet, loopt het potentieel tekort op.

---

[10] Gebaseerd op het Centraal Economisch Plan, CPB

Daarbij merk ik op dat het huidige potentieel tekort van € 475 miljoen is bepaald op basis van de meerjarencijfers van ProRail in de subsidieaanvraag 2015 op prijspeil 2014. Dat houdt in dat de cumulatieve indexeringsverschillen tot en met 2014 onderdeel zijn van de € 475 miljoen.

Voor zowel 2015 als 2016 is sprake van een negatief indexeringsverschil van circa 1%: de uitgaven van ProRail stijgen harder dan de beschikbare middelen op de begroting. Hierdoor komen de benodigde budgetten structureel € 25 miljoen per jaar hoger te liggen dan de nu beschikbare middelen.

Op de langere termijn zouden zich ook positieve indexeringsverschillen kunnen voordoen, die er voor zorgen dat de huidige negatieve verschillen voor 2015 en mogelijk voor 2016 worden «uitgemiddeld». Voor de korte termijn is deze kans echter klein omdat het cumulatieve negatieve indexeringsverschil op grond van bovenstaande veronderstellingen al rond de 2% ligt.

Om die reden en omdat niet bekend is wat de indexeringsverschillen in de periode tot en met 2021 zullen zijn, tref ik een risicoreservering binnen de investeringsruimte spoor. Deze komt naast de reeds getroffen risicoreservering van € 400 miljoen. De reservering moet in de periode tot 2021 een negatief indexeringsverschil dekken, mocht dit niet door ProRail met meevallers kunnen worden opgevangen. Het risico zal jaarlijks worden geëvalueerd bij de begrotingsvoorbereiding, op basis van de subsidieaanvraag van ProRail. Indien de omvang van het risico afneemt, dan wordt de risicoreservering bijgesteld en vallen de middelen vrij ten behoeve van de investeringsruimte.

Risico's

In de vrije investeringsruimte spoor van het Infrastructuurfonds is in 2015 naar aanleiding van de door PwC uitgevoerde doorlichting van de financiële meerjarenreeksen € 400 miljoen gereserveerd voor BOV risico's. De grootste risico's betreffen: hogere uitgaven Betuweroute, hogere uitgaven vervangen kunstwerken (zoals bijvoorbeeld de Oosterdokbruggen in Amsterdam) en de verdere vertraging van de invoering van PGO.

Risico's veranderen echter. Het is daarom van belang dat ProRail continu inzicht houdt in de (ontwikkelingen rond de) belangrijkste risico's die haar financiële doelstellingen kunnen bedreigen zodat zij in staat is om de impact van de risico's te kwantificeren en de risico's te beheersen. In haar jaarlijkse subsidieaanvraag geeft ProRail inzicht in de risico's die tot hogere toekomstige uitgaven zouden kunnen leiden. Op basis van de eind vorig jaar ingediende subsidieaanvraag voor het jaar 2016 ben ik van mening dat de gereserveerde € 400 miljoen voldoende is om de risico's tot en met 2021 te dekken. Ik zal in 2021 bezien of de getroffen risicoreservering moet worden bijgesteld.

Voor het door PwC genoemde, maar nog niet gekwantificeerde, risico dat uitgestelde vervangingen onvoldoende in beeld zijn of niet volledig zijn verwerkt in de reeksen, is door ProRail nader onderzoek uitgevoerd. ProRail heeft de reeksen in de eerste helft van 2016 op basis van onder andere actuele objectdata, inzicht in (theoretische) levensduur en kostenkengetallen opnieuw opgebouwd. Hieruit is gebleken dat € 132 miljoen aan kosten aan de reeksen moet worden toegevoegd. Het gaat om € 15 miljoen per jaar in de periode 2020 tot en met 2028.

In de jaren tot en met 2015 is er bij ProRail echter structureel sprake geweest van onderbesteding op de verstrekte subsidie, met name doordat vervangingsinvesteringen zijn doorgeschoven. Volgens PwC zijn de redenen hiervoor 1) het niet kunnen verkrijgen van voldoende trein vrije perioden en 2) het niet weggezet kunnen krijgen van het totale volume in de markt. Het niveau aan vervangingsinvesteringen, zoals dat nu in de reeksen is opgenomen is al significant hoger (ca. € 100–150 miljoen per jaar) dan de realisaties in de afgelopen jaren. Of een nog hogere productie gerealiseerd kan worden is om die reden nog onzeker. Ik wacht derhalve eerst af hoe de realisaties in de komende jaren zullen uitpakken – en of de onderbesteding wordt opgelost – voordat de beschikbare middelen als gevolg van uitgestelde vervangingen voor 2020 en verder verhoogd zouden moeten worden. Ik wil hierbij benadrukken dat PwC heeft geconstateerd dat het doorschuiven van voorgenomen vervangingsinvesteringen niet leidt tot achterstallig onderhoud en onveilige situaties op het spoor.

Onderbesteding

De onderbesteding bij ProRail op de subsidie 2015 is uitgekomen op € 144 miljoen exclusief BTW, zie het jaarverslag Infrastructuurfonds 2015, artikel 13.02. Voorzichtigheidshalve is ProRail in haar subsidieaanvraag 2016 uitgegaan van een lagere te realiseren productie, wat zal leiden tot overtollige middelen op de begroting 2016. In latere jaren zijn deze middelen echter wel benodigd. In algemene zin geldt dat overtollige middelen in enig jaar op het infrastructuurfonds naar latere jaren verschoven kunnen worden.

ProRail voert momenteel een nadere analyse uit naar de oorzaken van de onderbestedingen in het verleden. Mochten de uitkomsten consequenties hebben voor het (omgaan met het) potentieel tekort of de risico's, dan zal ik u hierover nader informeren.

Verbeteraanpak financiële beheersing

Ik heb u recent het jaarverslag 2015 van ProRail aangeboden[11]. Daarin is onder meer beschreven dat in 2015 met ProRail een aanpak is afgesproken om de interne financiële beheersing te verbeteren. Ook is in het Jaarverslag 2015 van ProRail aangegeven dat op dit terrein duidelijk voortgang is gemaakt. De voortgang zal terugkomen in de jaarlijkse controle door de accountant en u zult hierover bij de aanbieding van het Jaarverslag worden geïnformeerd.

Meerjarendoorkijk vervanging

Tijdens het wetgevingsoverleg op 15 oktober 2015 is toegezegd om voor de volgende begroting een doorkijk van 30 jaar voor de financieringsbehoefte voor vervanging van hoofdspoorweginfrastructuur na 2028 met de Kamer te delen. De komende periode zal ik de laatste hand aan deze doorkijk leggen en zal ik deze informatie in samenhang met de overige financiële informatie over het hoofdspoorwegennet in de begroting Infrastructuurfonds 2017 opnemen.

Tot slot

Komende jaren moet een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud op het spoor worden gerealiseerd. Hiervoor zijn keuzes nodig om het spoor zowel beschikbaar als betaalbaar te houden. Die keuzes zijn niet gemak-

[11] Kamerstuk 29 984, nr. 667

kelijk. Ik zal u over de voortgang van de aanpak en de implementatie van de maatregelen door ProRail eind dit jaar informeren. Daarnaast houd ik u over de financiering van BOV via de reguliere informatiestromen rond de begroting op de hoogte. Desgewenst kan ik in een technische briefing de inhoud van deze brief nader toelichten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma